



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 374]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 30, 2019/कार्तिक 8, 1941

No. 374]

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 30, 2019/KARTIKA 8, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 अक्टूबर, 2019

सं. टीएएमपी/24/2019-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963(1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतत् द्वारा विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से, एमसीएल/एलबी घाटी की विभिन्न कोयला खदानों से रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा कोयले के टीएएनजीईडीसीओ को सीधी दुलाई और प्रशुल्क निर्धारण के लिए, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/24/2019-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्टूबर 2019 के 10वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है, जो महानदी कोल फील्ड लिमिटेड (एमसीएल)/एलबी घाटी (झारसुगुडा जिले में) की विभिन्न कोयला खदानों से, विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से तमिलनाडु जनरेशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड (टीएएनजीईडीसीओ) को सीधे रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा कोयले की दुलाई और प्रहस्तन-शुल्क के निर्धारण के लिए है।

2.1. विषयगत प्रस्ताव वीपीटी द्वारा दिनांक 25 अप्रैल 2019 के पत्र अंतर्गत प्रस्तुत किया गया है। इस प्रस्ताव के समर्थन में वीपीटी द्वारा उल्लेखित मुख्य बिंदु नीचे संक्षेप में प्रस्तुत हैं:

- (i) वर्ष 1984 से, वीपीटी में टीएएनजीईडीसीओ को थर्मल कोयले की तटीय प्रहस्तन गतिविधि में एमसीएल/एलबी घाटी से रेलवे वैननों में कार्गो की प्राप्ति, कार्गो की उतारी, निर्दिष्ट भंडारण स्थान पर स्टैकिंग, स्टैक यार्ड से बर्थ में ढुलाई तथा टीएएनजीईडीसीओ द्वारा नामित पोत में कोयला स्थानांतरण और लदान शामिल है।
- (ii) टीएएनजीईडीसीओ ने 6 मार्च 2019 और 8 मार्च 2019 को अपने पत्रों में उल्लेख किया है कि टीएएनजीईडीसीओ, एक प्रहस्तन ठेकेदार के माध्यम से विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से एमसीएल/एलबी घाटी के विभिन्न कोयला खदानों से कोयला ढुलाई कर रहा था। उच्च लागत के कारण, टीएएनजीईडीसीओ ने, वीपीटी के माध्यम से ढुलाई कार्य को 01.03.2019 से रोक दिया था; और टीएएनजीईडीसीओ के द्वारा एमसीएल/एलबी घाटी कोयला खदानों से लगभग 2.398 एमटीपीए कोयले का ढुलाई कार्य किया जाता है और लागत-प्रभावी साधनों के माध्यम से कोयले की ढुलाई के लिए उपायों की तलाश की जानी है;
- (क) एमसीएल/एलबी कोयले का एक हिस्सा सभी-रेल-पद्धतियों के माध्यम से तमिलनाडु में उनके सभी थर्मल प्लांट्स अर्थात् मेट्टूर थर्मल पावर स्टेशन, मेट्टूर डैम, को डायरेक्ट प्रहस्ति□त किया जाता है।
- (ख) टीएएनजीईडीसीओ ने पहले ही पारादीप पत्तन के माध्यम से एमसीएल/एलबी घाटी से कोयले को रेल-समुद्री मार्ग से स्थानांतरित करने प्रयास किया है।
- (ग) टीएएनजीईडीसीओ निजी पत्तनों के माध्यम से भी संचलन के विकल्प की खोज करता है।
- (ii) टीएएनजीईडीसीओ ने 6 मार्च 2019 और 8 मार्च 2019 को अपने पत्रों के माध्यम से वीपीटी से अनुरोध किया है कि वह इस गतिविधि के लिए सीधे एक प्रभावी बजटीय प्रस्ताव प्रस्तुत करे।
- (iv) वीपीटी की टीएएनजीईडीसीओ के चर्चा के अनुसार:-
 - (क) कोयला और रेलवे माल ढुलाई की लागत का भुगतान सीधे टीएएनजीईडीसीओ द्वारा किया जाएगा।
 - (ख) टीएएमपी स्वीकृत प्रभार/रेलवे से संबंधित प्रशुल्क (टर्मिनल शुल्क, वैनन ढुलाई शुल्क, घाट-भाड़ा, प्लॉट किराया, हार्बर मोबाइल क्रेन शुल्क), अधिसूचनाओं के अनुसार होंगे जिसका भुगतान टीएएनजीईडीसीओ द्वारा प्रत्यक्ष किया जाएगा, और वीपीटी वह पूरा विवरण टीएएनजीईडीसीओ को प्रस्तुत करेगा।
 - (ग) वीपीटी, निबंधन और शर्तों के अनुसार वैननों से कोयला उतारने के लिए, एफआईआरएम प्रभार, स्टैकिंग, पत्तनों में परस्पर स्थानान्तरण, एचएमसी-लदान के लिए कोयले का ढेर लगाना, कोयला खदानों में निगरानी कार्य, गुमशुदगी और असंबद्ध वैननों में समन्वय सहित रेलवे के साथ समन्वय, कोयले में आई कमी की लागत को निर्दिष्ट करेगा, आदि की सुसज्जित। शिपमेंट की मात्रा (बिल ऑफ लदान) के लिए एफआईआरएम शुल्क का भुगतान किया जाएगा।
 - (घ). जीएसटी, यथानिर्दिष्ट लागू होगा। इनपुट टैक्स क्रेडिट (यदि कोई हो) तो टीएएनजीईडीसीओ को पास कर दिया जाएगा।

- (v) टीएएनजीईडीसीओ ने वीपीटी द्वारा सीधे टीएएनजीईडीसीओ के लिए विशाखापत्तनम के लदान-पत्तन के माध्यम से एमसीएल/एलबी घाटी की विभिन्न कोलियरियों से रेल-सह-सी मार्ग द्वारा वीपीटी के लिए कोयले की ढुलाई और प्रहस्तन के लिए, लागत प्रभावी बजटीय प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए वीपीटी से अनुरोध किया है।
- (vi) विशाखापत्तनम पत्तन के माध्यम से ढुलाई की दरों की अनुसूची नीचे दी गई है:

मद संख्या	विवरण	यूनिट	दर/ यूनिट	स्थिर या परिवर्तनशील	दर को सूचित करने के लिए उत्तरदायी प्राधिकरण
1	टर्मिनल शुल्क	रुपये प्रति टन	रु. 27.29/एमटी	परिवर्तनशील	रेलवे
2	वैगन हलेज चार्ज	रुपये प्रति वैगन	रु.1,565 प्रति 8 पहियों वाली वैगन	परिवर्तनशील	रेलवे
3	घाट-भाड़ा	रुपये प्रति टन	रु.22.50/ एमटी	परिवर्तनशील	पत्तन / टीएएमपी
4	प्लॉट का किराया	प्रति वर्गमीटर/प्रति सप्ताह	3.24 रुपये प्रति वर्गमीटर/प्रति सप्ताह	परिवर्तनशील	पत्तन / टीएएमपी
5	हार्बर मोबाइल क्रेन शुल्क	रुपये प्रति टन	निष्पादन के अनुसार	परिवर्तनशील	पत्तन / टीएएमपी
6	स्थिर प्रभार	रुपये प्रति टन		स्थिर	एफआईआरएम

नई व्यवस्था के तहत टीएएनजीईडीसीओ के लिए लगभग 2.398 एमएमटीपीए थर्मल कोयले की मात्रा, वीपीटी पर प्रहस्तित की जानी अपेक्षित है।

- (vii) प्रस्तावित सेवा व्यवस्था में पत्तन पर कोयला रैक प्राप्त करना, निर्दिष्ट रेल-स्थान (साइडिंग) पर कोयला उतारना, भंडारण के लिए उतारे गए कोयले की ढुलाई, स्टैक यार्ड से बर्थ तक कोयले कोयले की ढुलाई और ढेर लगाना तथा निर्दिष्ट पोत में कोयले की ढुलाई करना तथा रेलवे के साथ खदानों से लेकर लदान पत्तन तक रेलवे के निर्दिष्ट रैकों में माल ढुलाई के लिए संपर्क करना आदि शामिल है।
- (viii) प्रस्तावित व्यवस्था की क्षमता नीचे दी गई है:

परिचालन दिनों/वर्ष की संख्या= **365** का **70%= 256**

मात्रा/रैक = 3300 टन (1रैक = 59 वैगन x **56** टन / वैगन)

[पत्तन ने "रैक" शब्द को परिभाषित करते हुए 58 वैगनों को शामिल करने का उल्लेख किया है]

2.398 एमएमटी = 2398000/3300 के लिए रैक की संख्या= **727** रैक

प्रति दिन प्रहस्तित होने वाले रैकों की संख्या = **727/256 = 2.8** रैक

खाली समय प्रति रैक = **24 / 2.8 = 8.57** या **9** घंटे

[प्रति रैक से निपटने के लिए यह समय होना चाहिए = 24 घंटे/2.4 रैक/दिन = 8.57 घंटे पूर्णांकित = 9 घंटे किया गया]

रैकों से कोयले की उत्तरायी कार्य के लिए रेलवे द्वारा दिया गया समय 9 घंटे है

- (ix) टीएएनजीईडीसीओ द्वारा अपेक्षित सेवा प्रदान करने के लिए, वीपीटी द्वारा निविदा प्रक्रिया के माध्यम से एक एजेंसी अधिकृत करने का विचार है। महापत्तनों, के लिए प्रशुल्क पॉलिसी, 2018 के क्लॉज 8 के प्रावधानों के अनुसार टीएएनजीईडीसीओ द्वारा आवश्यक उक्त सेवा के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार किया

गया है। यह उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित सेवा के लिए वीपीटी में कोई सीलिंग प्रशुल्क निर्धारित नहीं है। इसी तरह की सेवा के लिए प्रशुल्क किसी अन्य मेजर पत्तन में भी उपलब्ध नहीं है।

- (x). वीपीटी ने निविदा के साथ के सेंट्रल पब्लिक प्रोक्योरमेंट के ई-प्रोक्योरमेंट माध्यम से पत्तन ने एक खुली निविदा मंगाई थी। 9 अप्रैल 2019 को बोली की शुरुआत की तारीख थी। निविदा प्रक्रिया के माध्यम से तय की गई एल-1 दर अर्थात् रु.190.80 प्रति टन है।
- (xi) सेवा प्रदान करने के लिए कोई पूंजीगत व्यय अपेक्षित नहीं है। क्योंकि कोई पूंजी निवेश नहीं है, इसलिए 16 प्रतिशत प्रत्यागम (आरओसीई) के लिए प्रावधान लागू नहीं है। एल-1 दर के 5 प्रतिशत की दर से, रहने का रु.9.54 टन प्रबंधन और सामान्य व्यय के लिए प्रावधान किया गया है। इस प्रकार, प्रति टन प्रस्तावित प्रशुल्क प्रस्तावित रु.200.34 इस प्रकार परिकलित किया गया है:
- (क) निविदा प्रक्रिया के माध्यम से खोजे गए एल-1 दर: रु.190.80
- (ख) प्रबंधन और सामान्य व्यय @ 5%: रु.9.54
- (ग) कुल (प्रस्तावित प्रशुल्क प्रति टन): रु.200.34

2.2 वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर और निष्पादन मानकों को नियंत्रित करने वाली दर और सशर्तियाँ निम्नानुसार हैं:

I. **कोयले की ढुलाई और प्रहस्तन के लिए शुल्क:**

एमसीएल/एलबी घाटी की खदानों के मुहाने से विशाखापत्तनम पत्तन तक से कोयले की ढुलाई, निर्दिष्ट रेल साइडिंग पर उतरायी, माल की स्टैक यार्ड और फिर, स्टैक यार्ड से बर्थ तक ढुलाई, कार्गो के ढेर लगाना और पोतों में लदान करना।	रु.200.34 प्रति टन
--	--------------------

नोट्स और परिभाषाएँ

- (क) **कार्गो उतराई** का अभिप्राय है कि आवश्यक मानवश्रम- शक्ति और उपकरणों को नियोजित कर सभी वैगनों से कोयले को उतारना।
- (ख) **रेक का** अभिप्राय है एक रेलवे रैक जिसमें लगभग 58 वेगन होंगे जिनमें प्रत्येक वेगन लगभग 56 टन की क्षमता होती है।
- (ग) इस एसओआर में निर्दिष्ट **प्रशुल्क का अभिप्राय** पत्तन पर कोयला रैक प्राप्त करने, निर्दिष्ट रेल साइडिंग पर कोयला उतारने, भंडारण के लिए निर्दिष्ट स्टैक यार्ड में उतारे गए कोयला की ढुलाई करने, स्टैक यार्ड से बर्थ और फिर ढेर लगाना, निर्दिष्ट पोत में कोयला ढुलाई और खानों से कार्गो की लोड पत्तन के लिए ढुलाई के लिए रैक निर्दिष्टीकरण हेतु रेलवे के साथ संपर्क करना, आदि से है।

प्रशुल्क में स्रोत खानों से रेलवे भाड़ा और वीपीटी अर्थात् रेलवे टर्मिनल शुल्क, वैगन ढुलाई शुल्क, घाट, भंडारण भूखंड का किराया और एचएमसी शुल्क, शामिल नहीं हैं।

II **निष्पादन मानक**

गतिविधि	निष्पादन मानक
निर्दिष्ट स्थान पर लगे हुए रैकों से वैगनों से कोयले की उतराई के पूरा होने तक	9 घंटे

टिप्पणियाँ:

- (क) निष्पादन मानकों के मूल्यांकन के उद्देश्य से एक रिक के प्रहस्तन के लिए लिया गया समय - "निर्दिष्ट रेल-स्थान पर रिक लगने से लेकर कार्गो का उतराई कार्य पूरा होने तक लिया गया समय है"।
- (ख) "टन" का अर्थ है 1000 किलोग्राम की मात्रा या उसका भाग।

2.3 उपरोक्त के मद्देनजर, वीपीटी ने प्रस्ताव पर विचार करने और टीएनजीईडीसीओ द्वारा कार्गो ढुलाई बनाए रखने के लिए प्रशुल्क को जल्द से जल्द अधिसूचित करने का अनुरोध किया है। वीपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 7 जून 2019 के रु.190.80 प्रति टन की दर से एल-1 बोली लगाने वाले को अनुबंध प्रदान करने की बोर्ड संकल्प की एक प्रति प्रस्तुत की है और टीएनजीईडीसीओ के कोयला के प्रहस्तनार्थ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए टीएएमपी को यह प्रस्ताव भेजा है। वीपीटी में सेवा प्रदाता के नियोजन के माध्यम से वीपीटी ने इसके बाद 6 अगस्त 2019 के अपने पत्र के माध्यम से जिसमें कहा गया था कि प्रबंधन और सामान्य व्यय की ओर 5% की छूट के लिए 9 जुलाई 2019 को आयोजित बैठक के दौरान वीपीटी के बोर्ड का अनुसमर्थन प्राप्त किया गया था। बोर्ड ने वीपीटी के प्रबंधन और सामान्य व्यय के लिए 5% [रु.9.54/-] की छूट के संबंध में वीपीटी के अध्यक्ष के निर्णय की अनुसमर्थ किया है। रु.190.80 की प्रस्तावित दर को लागू करने की स्थिति के संबंध में यह कहा गया है कि इसके लिए टीएएमपी द्वारा सैद्धांतिक रूप से स्वीकृति प्रदान की गई थी, जिसके प्रस्ताव के परिचालन की प्रक्रिया के तहत वीपीटी और टीएनजीईडीसीओ के बीच 2 अगस्त 2019 को एक एमओयू पर हस्ताक्षर किए गए थे। अनुबंध करने वाली एजेंसी और टीएनजीईडीसीओ द्वारा अनुबंध देने से पहले कुछ अन्य अपेक्षाओं को पूरा किया जाना आवश्यक है।

3. वीपीटी ने विषयगत प्रस्ताव के लिए सैद्धांतिक स्वीकृति देने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना है कि प्रस्तावित प्रशुल्क को निर्धारित परामर्श प्रक्रिया का पालन करने और संयुक्त सुनवाई के बाद ही अधिसूचित किया जा सकता है, जिसमें समय लगेगा। रु.190.80/टन की दर से के एल-1 बोलीदाता को अनुबंध देने के लिए, अध्यक्ष वीपीटी द्वारा अनुमोदित दर रु.190.80 प्रति मीट्रिक टन और संशोधित प्रस्तावित दर वीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा प्रदत्त अनुमोदित है और इस प्ररिप्रेक्ष्य में एल-1 दर के साथ सममूल्य पर है, और वीपीटी द्वारा व्यक्त की गई तात्कालिकता के मद्देनजर, पत्तन को इस प्राधिकरण के द्वारा सैद्धांतिक स्वीकृति प्रदान की गई थी जो 9 जून 2019 के हमारे पत्र के अंतर्गत वीपीटी द्वारा लागू करने के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन के अध्याधीन थी।

विवरण	दर: रु. प्रति टन प्रति
विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से विभिन्न कोयला खदानों से सीधा रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा कोयले की ढुलाई और प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क	190.80

वीपीटी को, रु. **190.80** प्रति टन की दर लागू करने की तिथि बताने का भी अनुरोध किया गया था।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति दिनांक 25 अप्रैल 2019 को टीएनजीईडीसीओ को अपनी टिप्पणी भेजने के लिए, भेज दी गई थी। टीएनजीईडीसीओ से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिक्रियात्मक सूचना के रूप में वीपीटी को भेज दिया गया था। वीपीटी ने 31 मई 2019 को लिखे अपने पत्र के माध्यम से अपना जवाब प्रस्तुत किया है।

5. इस मामले में, 17 जून 2019 को वीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान वीपीटी और टीएनजीईडीसीओ ने अपना-अपना पक्ष रखा।

6. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड पर उपलब्ध हैं। पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों के अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

7. मामले के प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्न स्थिति उभरती है:

- (i) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने विशाखापत्तनम के लदान पत्तन से भारत के दक्षिणी भाग में और बाद में तटीय संचलन के लिए महानदी कोल फील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल)/एलबी घाटी की विभिन्न

कोयला खदानों से तमिलनाडु जनरेशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड (टीएनजीईडीसीओ) द्वारा किए गए तापीय कोयला के कार्गो के प्रहस्तन कार्य को पुनः शुरू करने के लिए पत्तन को सक्षम बनाने के वर्तमान प्रस्ताव पर चर्चा की है।

- (ii) टीएनजीईडीसीओ द्वारा दक्षिणी भारत में अपने विभिन्न बिजली संयंत्रों में वितरण के लिए तटीय थर्मल कोयले की आवश्यकता को आंशिक रूप से महानदी कोल फील्ड्स लिमिटेड के तालचर और एलबी घाटी की कोयला खदानों से आउटसोर्स किया गया है। कोयला खदानों से प्राप्त कोयले को खुले वैगनों के माध्यम से वीपीटी में ले जाया जाता है, जो दक्षिणी भारत के तटीय शिपमेंट के लिए वीपीटी परिसर में भंडारित किया जाता है। टीएनजीईडीसीओ, पहले दुलाई के इस -कार्य के लिए सीधे लॉजिस्टिक प्रदाता/प्रहस्तन एजेंट से जुड़ा होता था। पत्तन ने आंकड़े प्रस्तुत किए हैं कि यह दिखाने के लिए कि टीएनजीईडीसीओ के कोयला संचलन की यह मात्रा 2016-17 में 3.47 एमटीपीए से घटकर 2018-19 में 1.85 एमटीपीए रह गयी है और मार्च 2019 से तटीय संचलन पूरी तरह से बंद हो गया है, क्योंकि यह दुलाई कार्य अब पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से किया जा रहा गया है। जब वीपीटी ने इस संबंध में टीएनजीईडीसीओ से संपर्क किया, तो टीएनजीईडीसीओ ने वीपीटी के माध्यम से कम लागत वाले प्रभावी साधनों के माध्यम से कोयले की दुलाई का पता लगाने की आवश्यकता पर वीपीटी जोर दिया की। पत्तन द्वारा इस प्रकार, अपने पत्तन के माध्यम से रेल-समुद्री मार्ग से संचलन द्वारा टीएनजीईडीसीओ के कोयले की दुलाई को बनाए रखने के लिए वर्तमान प्रस्ताव दायर किया गया है। इस कार्गो को आकर्षित करने और टीएनजीईडीसीओ द्वारा अपेक्षित कम-लागत वाले प्रभावी उपायों के लिए, पत्तन ने आउटसोर्स अनुबंध द्वारा प्रस्तुत स्तर की दरों पर प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। हालांकि, वीपीटी इस संचलन के माध्यम से टीएनजीईडीसीओ द्वारा नियंत्रित कार्गो से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर के अनुसार पोत संबंधी शुल्क, घाटभाड़ा, भंडारण प्रभार उपार्जित करेगा।

- (iii). वीपीटी का प्रस्ताव सीधे तौर पर वीपीटी द्वारा टीएनजीईडीसीओ के लिए विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से एमसीएल/एलबी घाटी की विभिन्न कोयला खदानों से रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा कोयले की दुलाई और प्रहस्तन के लिए दर की मंजूरी के लिए है। तापीय कोयले का यह कार्गो, वीपीटी के पत्तन से टीएनजीईडीसीओ द्वारा नियोजित प्रहस्तन एजेंटों द्वारा प्रहस्तित किया जाता था। पत्तन ने पुष्टि की है कि वीपीटी के मौजूदा एसओआर में थर्मल कोयला कार्गो की इस तरह की दुलाई के लिए दर निर्धारित नहीं की गई है। खंड 7.6.2 प्रशुल्क नीति, 2018 जो 26 दिसंबर 2018 से लागू है, में यह निर्धारित है कि जब संबंधित मेजर पत्तन न्यास के एसओआर में सेवा / कार्गो के लिए कोई प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो, तो पत्तन उक्त नए कार्गो/सेवा/सुविधा, यदि कोई हो, के लिए किसी अन्य महापत्तन न्यास में तुलनीय कार्गो/उपकरण/सेवा के लिए अपनाए जाने वाले प्रशुल्क और निष्पादन मानक अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा। यदि किसी मेजर पत्तन न्यास में कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है या निर्धारित दर कार्गो/सेवा/सुविधा के लिए परिकल्पित नहीं है, तो पत्तन न्यास 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार मूल्यांकन के बाद इष्टतम क्षमता के संदर्भ में या आकलित क्षमता के आधार पर या वैकल्पिक रूप से लागत + 16% प्रत्यागम फॉर्मूला के तहत एक प्रस्ताव दायर कर सकता है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रस्तावित सुविधा के लिए कोई मानदंड उपलब्ध नहीं हैं।

पत्तन, इस सेवा को रु.190.80 प्रति टन की दर से प्रदान करने के लिए निविदा प्रक्रिया के माध्यम से चुने गए आउटसोर्सिंग ठेकेदार के माध्यम से प्रदान करने की परिकल्पना करता है। टीएनजीईडीसीओ से पत्तन द्वारा एकत्र की जाने वाली प्रस्तावित दर सबसे कम बोलीदाता द्वारा उद्धृत की गई दर के समान है। पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव में प्रबंधन और सामान्य व्यय के लिए 5% के घटक को जोड़ने के बाद रु.200.34 प्रति टन की दर का प्रस्ताव रखा था। टीएनजीईडीसीओ ने पत्तन से वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में शामिल 5% प्रबंधन और सामान्य व्यय को माफ करने के लिए अनुरोध किया। पत्तन ने टीएनजीईडीसीओ के अनुरोध पर विचार किया है और संशोधित दर को, 5% के घटक को छोड़कर रु.190.80 प्रति टन प्रस्तावित

किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह निर्णय, रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा पत्तन विशाखापत्तनम के माध्यम से एमसीएल/एलबी घाटी से कोयले की संचलन के लिए लागत प्रभावी समाधान प्रदान करने के भाग के रूप में लॉजिस्टिक लागत को कम करने के लिए किया गया है और उसी द्वारा अनुमोदित है इसके न्यासी बोर्ड।

- (iv) चूंकि वीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव रेल-सह-समुद्री मार्ग के माध्यम से टीएनईडीसीओ के कोयले की ढुलाई को बनाए रखने के लिए है, जिसे टीएनजीईडीसीओ ने 01 मार्च 2019 से रोक दिया था और यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दर को टीएनजीईडीसीओ द्वारा अस्वीकार नहीं की गयी है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर को मंजूर करने की इच्छुक है। पत्तन ने प्रस्तावित दर से 5% के घटक को शामिल न करने के लिए पत्तन के न्यासी बोर्ड के अनुसमर्थन को प्रस्तुत किया है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि अनुमोदन के लिए अपेक्षित प्रशुल्क का उद्देश्य, वीपीटी के माध्यम से बंद हो गए कार्गो को वापस लाना है और प्रस्तावित दर प्रथम दृष्टया संबंधित उपयोगकर्ता टीएनजीईडीसीओ द्वारा प्रस्तावित दर है, स्वीकार्य है, यह प्राधिकरण रु.190.80 प्रति टन की प्रस्तावित दर को संशोधित करने के लिए इच्छुक है।
- (v) प्रस्तावित 'स्केल ऑफ रेट्स' में, पत्तन ने एमसीएल/एलबी घाटी के विशाखापत्तनम पत्तन से कोयले के संचलन की गतिविधि को शामिल किया है। प्रस्ताव के अन्य भाग में, पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि कोयले की लागत और रेलवे माल ढुलाई भाड़ा का भुगतान सीधे टीएनजीईडीसीओ द्वारा किया जाएगा। किसी भी मामले में, उपर्युक्त उक्त गतिविधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण, जो पत्तन की सीमा से बाहर है, इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में नहीं आता है। ऐसा होने के कारण, शब्द "एमसीएल/एलबी घाटी के खानों के मुहानों से कोयले की ढुलाई को अनुसूची में "विशाखापत्तनम पर एमसीएल/आईबी घाटी का खानों के मुहानों से कोयला प्राप्त करना" के तौर पर बदल दिया गया है।
- (vi) प्रस्तावित दर थर्मल कोयले के तटीय संचलन के लिए है। सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार, थर्मल कोयले के लिए तटीय रियायत लागू नहीं है। इसलिए प्रस्तावित दर, विदेशी के साथ-साथ तटीय कार्गो के लिए भी समान दर होगी।
- (vii) "नोट्स और परिभाषाओं" के तहत, पत्तन ने निर्दिष्ट सेवाओं के लिए "कार्गो की उतराई", "रेक", "टन" और "प्रशुल्क" जैसे शब्दों का प्रस्ताव किया है। "कार्गो लदान" और "रेक" जैसे शब्दों को पत्तन द्वारा प्रस्तावित के रूप में अनुमोदित किया जाता है क्योंकि वे सही लगते हैं। "परिभाषा" शब्द को 'शीर्षक' कैप्शन से हटा दिया गया है। "टन" शब्द पहले ही वीपीटी के मौजूदा एसओआर में निर्धारित है और इसलिए इस प्रशुल्क अनुसूची के लिए अलग से निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।

"प्रशुल्क" शब्द पर नोट, सेवाओं को सूचीबद्ध करता है, अर्थात्, पत्तन पर कोयला रेक प्राप्त करना, निर्दिष्ट रेल साइडिंग पर कोयला उतारना, भंडारण के लिए निर्दिष्ट स्टैक यार्ड में अनलोडेड कोयला परिवहन करना, स्टैक यार्ड से बर्थ पर कोयले का परिवहन करना है और निर्दिष्ट पोत में कोयले का लदान करना, खानों से लेकर मालवाहक ढुलाई के लिए रेलवे के साथ संपर्क करना, रेक के निर्दिष्टीकरण, लोड पत्तन आदि के लिए मंजूरी दी जाती है। अंतिम भाग अर्थात् खानों के लिए कार्गो संचलन के लिए रेलवे के साथ रेक के नामांकन के लिए लोड-पत्तन संपर्क करना को हटाने के अलावा यह वीपीटी द्वारा दर्ज किए जाने वाले आउटसोर्सिंग अनुबंध का हिस्सा हो सकता है और प्रस्तावित नोट का हिस्सा नहीं बनना चाहिए।

पत्तन ने यह भी कहा है कि प्रशुल्क में स्रोत खानों से रेलवे-माल ढुलाई और वीपीटी अर्थात् रेलवे टर्मिनल शुल्क, वैगन ढुलाई शुल्क, घाट शुल्क, भंडारण भूखंड किराए और एचएमसी शुल्क शामिल नहीं है। पत्तन के प्रस्ताव में पहले से ही स्पष्ट है कि वैगन प्रहस्तन चार्ज रेलवे द्वारा अनुमोदित दर के अनुसार होगा और घाट, भंडारण/प्लॉट किराए और एचएमसी चार्ज इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाएगा। उक्त नोट, प्रकृति में अधिक स्पष्ट प्रतीत होता है और इसलिए इसे पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित किया जाता है।

(viii). पत्तन ने वैगनों के निर्दिष्ट साइडिंग में रोक लगाने से उतराई के पूरा होने तक कोयले की उतराई के लिए 9 घंटे के निष्पादन मानक प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा दिए गए परिकलन के अनुसार, **24 घंटे/2.8 रोक प्रतिदिन** के हिसाब से, जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफ में उल्लेख किया है, वैगन में कोयले को उतारने में **8.57 घंटे/रोक** लगते हैं, जो कि कार्गो पर उतारने के लिए पत्तन द्वारा 9 घंटे के लिए पूर्णांकित (राउंड ऑफ) किया जाता है। गणना में मानी जाने वाली रोक परिभाषा में की संख्या में मामूली बेमेल है और अगर इसे ठीक किया जाता है तो यह **8.33 घंटे/रोक** आता है। अर्थात् **3248 टन/दिन 58 वैगन x 56 टन/वैगन**। इसलिए, **2.398 एमटीपीए** से निपटने के लिए, **738 738 रोक** की आवश्यक और इसलिए प्रति दिन रोक की संख्या **738 रोक/256 दिन=2.88 रोक प्रति दिन** परिकलित किए जाते हैं। तो एक दिन में 24 घंटे को देखते हुए यह **8.33 घंटे/रोक** पर परिकलित है। चूंकि, यह वीपीटी के परिकलन से लगभग मेल खाता है, इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित कोयले को उतारने के लिए 9 घंटे के निष्पादन का मानक अनुमोदन किया जाता है। प्रस्तावित नोट कि निष्पादन मानकों के मूल्यांकन के उद्देश्य के लिए एक रोक के प्रहस्तन के लिए लिया गया समय "पत्तन पर निर्दिष्ट रेल साइडिंग में रोक लगाने से लेकर कार्गो का अनलोडिंग कार्य पूरा होने तक लिया गया समय" है, को पत्तन के प्रस्ताव अनुसार अनुमोदित किया जाता है।

8. जब उक्त दर के कार्यान्वयन की तिथि प्रस्तुत करने की मांग की गई, तो पत्तन ने स्पष्ट किया है कि परिचालन की प्रक्रिया के भाग के रूप में 2 अगस्त 2019 को वीपीटी और टीएएनजीईडीसीओ के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे और कुछ औपचारिकताएं प्रक्रिया में हैं। चूंकि हमारे 7 जून 2019 के पत्र के तहत सैद्धांतिक स्वीकृति की पहले से ही दी गई थी, इसलिए अनुमोदित सिद्धांत की स्वीकृति की तिथि से अनुमोदित दर प्रभावी है। अनुमोदित दर वीपीटी की मौजूदा दरमानों में शामिल की जाएगी। अनुमोदित दर की वैधता वीपीटी के संशोधित एसओआर की वैधता के साथ सह-टर्मिनस बनायी जाएगी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अलग से अनुमोदित किया जाएगा और अगली समीक्षा के दौरान वीपीटी के एसओआर के लिए व्यापक संशोधन का हिस्सा बनेगी।

9.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों और समग्र सोच विचार के पश्चात यह प्राधिकरण, विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से विभिन्न कोयला खदानों से रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा, थर्मल कोयला के सीधे **प्रहस्तन** के लिए दरों की निम्नलिखित अनुसूची को मंजूरी प्रदान करता है:

"विशाखापत्तनम के लोड पत्तन के माध्यम से विभिन्न कोयला खदानों से रेल-सह-समुद्री मार्ग द्वारा थर्मल कोयले के सीधे प्रहस्तन के लिए दर की अनुसूची:

I. प्रभार की अनुसूची

(रु.प्रति टन में)

विवरण	विदेशी और तटीय तापीय कोयला के लिए दर
विशाखापत्तनम पत्तन पर महानदी कोल फील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल) / एलबी घाटी की खदान मुहानों से तापीय कोयला प्राप्त करना, निर्दिष्ट रेल साइडिंग पर उतारना, कार्गो का से स्टैक यार्ड तक और स्टैक यार्ड से बर्थ तक संचलन कार्गो के ढेर लगाना और पोतों में लोड करना।	रु.190.80

टिप्पणियाँ:

- (क) **कार्गो उतराई** का अभिप्राय है कि आवश्यक मानवश्रम- शक्ति और उपकरणों को नियोजित कर सभी वैगनों से कोयले को उतारना।
- (ख) **रोक का** अभिप्राय है एक रेलवे रोक जिसमें लगभग 58 वेगन होंगे जिनमें प्रत्येक वेगन लगभग 56 टन की क्षमता होती है।

- (ग) इस एसओआर में निर्दिष्ट प्रशुल्क का अभिप्राय पत्तन पर कोयला रोक प्राप्त करने, निर्दिष्ट रेल साइडिंग पर कोयला उतारने, भंडारण के लिए निर्दिष्ट स्टैक यार्ड में उतारे गए कोयला की ढुलाई करने, स्टैक यार्ड से बर्थ और फिर ढेर लगाना, निर्दिष्ट पोत में कोयला ढुलाई और खानों से कार्गो की लोड पत्तन के लिए ढुलाई के लिए रोक निर्दिष्टीकरण हेतु रेलवे के साथ संपर्क करना, आदि से है।।

प्रशुल्क में स्रोत खानों से रेलवे भाड़ा और वीपीटी अर्थात् रेलवे टर्मिनल शुल्क, वैगन ढुलाई शुल्क, घाट, भंडारण भूखंड का किराया और एचएमसी शुल्क, शामिल नहीं हैं।

II निष्पादन मानक

गतिविधि	निष्पादन मानक
निर्दिष्ट स्थान पर लगे हुए रोकों की वैगनों से कोयले का उतराई कार्य के पूरा होने तक	9 घंटे

टिप्पणियाँ:

निष्पादन मानकों के मूल्यांकन के उद्देश्य से एक रोक के प्रहस्तन के लिए लिया गया समय - "निर्दिष्ट रेल-स्थान पर रोक लगने से लेकर कार्गो का उतराई कार्य पूरा होने तक लिया गया समय है"।

9.2 वीपीटी को, यह अनुमोदित दर, वीपीटी की दरों में शामिल करने के लिए निर्देशित किया जाता है।

9.3 सैद्धांतिक अनुमोदन के अनुसार, स्वीकृत दर को प्रस्तावित दर के अनुसार 7 जून 2019 से प्रभावी माना जाता है। अनुमोदित दर की वैधता, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित होने वाले वीपीटी के संशोधित एसओआर की वैधता के साथ सह-टर्मिनस होगी जिस पर अलग से कार्रवाई की जा रही है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन -III/4/असा./257/19]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd October, 2019

No. TAMP/24/2019-VPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Visakhapatnam Port Trust for fixation of tariff for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib Valley through the load port of Visakhapatnam to TANGEDCO directly as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No.TAMP/24/2019-VPT

Visakhapatnam Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 10th day of October 2019)

This case relates to a proposal received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of tariff for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of Mahandi Coal Field Limited (MCL)/Ib Valley (in Jharsuguda District) through the load port of Visakhapatnam to Tamilnadu Generation and Distribution Corporation Limited (TANGEDCO) directly.

2.1. The VPT vide its letter dated 25 April 2019 has submitted its subject proposal. The main points made by the VPT in support of its proposal are summarised below:

- (i). The handling activity of coastal movement of thermal coal for TANGEDCO since 1984 at VPT involved receipt of cargo in railway wagons from the MCL/Ib Valley, unloading of cargo, stacking at designated storage location, shifting coal from stack yard to the berth and loading into the vessels nominated by TANGEDCO.
- (ii). TANGEDCO vide their letters dated 6 March 2019 and 8 March 2019 stated that TANGEDCO was moving coal from various collieries of MCL/Ib Valley through the load port of Visakhapatnam through a handling contractor. Due to high cost, TANGEDCO had stopped the movement through the VPT from 01.03.2019; and that TANGEDCO has a linkage of about 2.398 MTPA of coal from MCL/Ib Valley collieries and exploring movement of coal through cost effective means, as part of cost reduction measures;
 - (a). a part of the MCL/Ib coal is handled through direct All-Rail mode to one of their thermal plants i.e. Mettur Thermal Power Station, Mettur Dam, Tamil Nadu.
 - (b). TANGEDCO has already taken initiative to move MCL/Ib Valley coal by Rail-sea mode through Paradip Port.
 - (c). TANGEDCO explores option of movement through private ports also.
- (iii). TANGEDCO vide their letters dated 6 March 2019 and 8 March 2019 has requested VPT to furnish a cost effective budgetary offer for this activity directly by VPT.
- (iv). In accordance with the discussion VPT had with TANGEDCO,
 - (a). The cost of coal and the Railway Freight shall be paid directly by TANGEDCO.
 - (b). The TAMP approved charges/ Railway related charges shall be as per the notifications (Terminal Charges, Wagon Haulage Charges, Wharfage, Plot Rent, Harbour Mobile Crane Charges). The payment for which shall be made direct by TANGEDCO and VPT shall furnish the full details to TANGEDCO.
 - (c). VPT shall specify the FIRM charge, towards the Unloading of coal from wagons, Stacking, Intra-port Transportation, heaping of coal for HMC loading, monitoring works at colliery end, coordination with the Railways including coordination in missing and unconnected wagons, cost of shortage of coal, etc. as per the Terms and Condition furnished. The FIRM charge shall be paid for the shipment quantity (Bill of Lading).
 - (d). GST shall be as applicable. The benefit of Input Tax Credit (if any) shall be passed on to TANGEDCO.
- (v). TANGEDCO requested the VPT to furnish the cost-effective budgetary offer, for the movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib Valley, through the load port of Visakhapatnam for TANGEDCO directly by the VPT.
- (vi). The schedule of rates for movement through Visakhapatnam Port is given below:

Item No.	Description	Unit	Rate/ unit	Firm or Variable	Authority responsible for notifying the rate
1	Terminal charges	₹ per tonne	₹27.29/MT	Variable	Railways
2	Wagon Haulage Charges	₹ per wagon	₹1,565 per 8 wheel wagon	Variable	Railways
3	Wharfage	₹ per tonne	₹22.50/ MT	Variable	Port/ TAMP
4	Plot Rent	₹ per sqm. per week	3.24 per sqm. per week	Variable	Port/ TAMP

5	Harbour Mobile Crane Charges	₹ per tonne	As per the performance	Variable	Port/ TAMP
6	FIRM Charges	₹ per tonne		FIRM	FIRM

A quantity of about 2.398 MMTPA of thermal coal is required to be handled at VPT for TANGEDCO under the new arrangement.

- (vii). The proposed service arrangement comprises of receiving coal rakes at the port, unloading coal at the designated rail siding, transporting unloaded coal to the designated stack yard for storage, transporting coal from the stack yard to the berth and heaping, loading coal into the nominated vessel and liaising with the Railways for cargo movement from mines to the load port for nomination of rakes, etc.
- (viii). The capacity of the proposed arrangement is given below:
 Number of operational days/ year = 70% of 365 = 256
 Quantity/ rake = 3,300 tonnes (1 rake = 59 wagons x 56 tonnes/ wagon)
[The port has defined the term "Rake" to include 58 wagons]
 Number of rakes for 2.398 MMT = 2398000/3300 = 727 rakes
 Number of rakes to be handled per day = 727/ 256 = 2.8 rakes
 Free time per rake = 24/ 2.8 = 8.57 or 9 hours
[It should be Time for handling per rake = 24 hours/ 2.8 rakes / day= 8.57 rounded off 9 hours]
 The free time provided by Railways for unloading coal rake is 9 hours
- (ix). VPT intends to authorize an agency through tendering process for providing the service required by TANGEDCO. Tariff proposal for the said service required by TANGEDCO is prepared in accordance with the provisions of Clause 8 of the Tariff Policy for Major Ports, 2018. It is to mention that there is no ceiling tariff prescribed in VPT for the proposed service. Tariff for similar service is also not available in any other Major Port.
- (x). VPT has floated an open tender in the Central Public Procurement portal through e-procurement with tender. Bid opening date was on 9 April 2019. The rate discovered through tendering process i.e. L-1 is ₹190.80 per tonne.
- (xi). There is no capital expenditure required for providing the service. Provision for 16% ROCE is not applicable since there is no capital investment. A provision of 5% of the L-1 rate amounting to ₹9.54 tonne is made towards management and general expenditure. Thus, the proposed per tonne tariff works out to ₹200.34 as follows:
- | | | | |
|------|--|---|---------|
| (a). | L-1 rate discovered through tender process | : | ₹190.80 |
| (b). | Management & General expenditure @ 5% | : | ₹ 9.54 |
| (c). | Total (proposed tariff per tonne) | : | ₹200.34 |

2.2. The rate and conditionalities governing the rate and performance standards proposed by VPT are as follows:

I. **Charges for movement and handling of coal**

Movement of coal from mine heads of MCL/Ib Valley to Visakhapatnam Port, unloading at designated rail siding, movement of cargo to stack yard, from stack yard to berth, heaping of cargo and loading into vessels.	₹200.34 per tonne
---	-------------------

Notes & Definitions

- (a). **Cargo unloading** means unloading of coal from all the wagons by engaging the required manpower and equipment.
- (b). **Rake** means a railway rake consisting of about 58 wagons each with a capacity to carry about 56 tonnes.
- (c). **Tariff** specified in this SOR refers to the service of receiving coal rakes at the port, unloading coal at the designated rail siding, transporting unloaded coal to the designated stack yard for storage, transporting coal from the stack yard to the berth and heaping, loading coal into the nominated vessel and liaising with the Railways for cargo movement from mines to the load port for nomination of rakes etc.

Tariff does not include railway freight from source mines and charges at VPT viz., railway terminal charges, wagon haulage charges, wharfage, storage plot rent and HMC charges.

II. **Performance Standards**

Activity	Performance Standard
Unloading of coal from placement of rake at the designated siding till completion of unloading from wagons	9 hours

Notes:

- (a). Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of performance standards is “Time taken from placement of rake at designated rail siding till completion of unloading cargo”.
- (b). “Tonne” means a quantity of 1,000 kgs. or part thereof.

2.3. In view of the above, the VPT has requested to consider the proposal and notify the tariff at the earliest to retain the cargo of TANGEDCO. The VPT its e-mail dated 7 June 2019 has furnished a copy of Board Resolution approving awarding of the contract to the L1 bidder at the quoted rate of `190.80 per tonne and send the proposal to TAMP for fixation of tariff for handling TANGEDCO coal in VPT through engagement of service provider. Subsequently, the VPT vide its letter dated 6 August 2019 stated that ratification of the VPT Board was obtained during the meeting held on 9 July 2019 for waiver of 5% towards Management and General Expenditure. The Board has resolved to ratify the decision of Chairman, VPT regarding waiver of 5% [9.54/-] cost towards Management & General Expenditure of VPT. With regard to status of implementation of the proposed rate of `190.80 for which in-principle approval was granted by TAMP, it is stated that a MOU was signed between VPT and TANGEDCO on 2 August 2019 as part of the process of operationalization of the proposal. Certain other requirements by the contracting agency and TANGEDCO are required to be fulfilled before awarding the contract.

3. The VPT requested to give in principle approval for the subject proposal. In this regard, it is to state that the proposed tariff could have been notified only after following the consultation process prescribed and after the Joint hearing, which would have taken time. Keeping in view the approval accorded by the Board of Trustees of VPT for awarding the contract to the L-1 bidder at the quoted rate of `190.80 per MT and the revised proposed rate of `190.80/tonne is approved by the Chairman VPT is at par with the L1 rate, and in view of the urgency expressed by the VPT, the following revised rate proposed by the port was granted in-principle approval for implementation by the VPT pending approval of this Authority vide our letter dated 9 June 2019.

PARTICULARS	RATE PER TONNE IN `
Tariff for the movement and handling of coal by rail cum sea route from various collieries through load port of Visakhapatnam to TANGEDCO directly	190.80

The VPT was also requested to convey the date of implementation of the rate of `190.80 per tonne.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the VPT proposal dated 25 April 2019 was forwarded to TANGEDCO seeking its comments. The comments received from TANGEDCO was forwarded to VPT as feedback information. The VPT vide its letter dated 31 May 2019 has furnished its reply.

5. A joint hearing in this case was held on 17 June 2019 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and TANGEDCO have made their submissions.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Visakhapatnam Port Trust (VPT) has mooted the current proposal to enable the port to bring back the thermal coal cargo handling done by Tamilnadu Generation and Distribution Corporation Limited (TANGEDCO) from various collieries of Mahanadi Coal Fields Limited (MCL)/Ib Valley through the load port of Visakhapatnam for subsequent coastal movement to the southern part of India.
- (ii). The requirement of coastal thermal coal by TANGEDCO for distribution to their various power plants in southern India is partially outsourced from Talcher & IB valley coal mines of Mahanadi Coal Fields Limited. The coal so obtained from collieries are transported to VPT through open wagons, stacked in VPT premises for subsequent coastal shipment to Southern India. The TANGEDCO earlier directly engaged logistic provider/ handling agent for this movement. The port has furnished statistics to show that this part of coal movement of TANGEDCO has dropped from 3.47 MTPA in 2016-17 to 1.85

MTPA in 2018-19 and coastal movement has completely stopped from March 2019 as the same is being moved through Paradip Port Trust (PPT). When VPT approached TANGEDCO in this regard, TANGEDCO has required VPT to explore movement of coal through cost effective means through VPT. Thus, the current proposal is filed by the port in order to retain movement of TANGEDCO coal by Rail-sea mode movement through its own port. In order to attract this cargo and to provide for cost effective measures sought by TANGEDCO, the port has proposed the rate at the level given by the outsourced contract. The VPT will, however, earn vessel related charges, wharfage, storage charge as per SOR approved by this Authority from the cargo handled by TANGEDCO through this movement.

- (iii). The proposal of VPT seeks approval of rate for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib valley, through the load port of Visakhapatnam for TANGEDCO directly by the VPT. This thermal coal cargo was handled by TANGEDCO from the port of VPT by engaging handling agents. The port has confirmed that the existing SOR of the VPT does not prescribe rate for such movement of thermal coal cargo. Clause 7.6.1. of the Tariff Policy, 2018 which has come into effect from 26 December 2018 stipulates that when a tariff for service/ cargo is not available in the SOR of the concerned Major Port Trust, the port shall approach this Authority for notification of tariff for the said new cargo/ service/ facility adopting the tariff and Performance Standards, if any, fixed for comparable cargo/ equipment/ service in any other Major Port Trust. If there is no tariff prescribed in any Major Port Trust or the rate prescribed is not representative for the cargo/ service/ facility envisaged, the Port Trust may file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or alternatively under cost plus 16% return formula. There are no norms available for the proposed facility in the Upfront Tariff Guidelines of 2008.

The port envisages to provide this service through outsourcing contractor selected through tendering process for providing this service at the rate of `190.80 per tonne. The rate proposed to be collected by the port from TANGEDCO is the same as quoted by the lowest bidder. The port had in its original proposal proposed a rate of `200.34 per tonne after adding a component of 5% towards management and general expenditure. The TANGEDCO requested the port to waive off the 5% Management and General Expenditure included in the proposed tariff by VPT. The port has considered the request of the TANGEDCO and has proposed the revised rate at `190.80 per tonne excluding the component of 5%. The port has clarified that this decision is taken with a view to reduce the logistic cost as part of providing cost effective solution for movement of coal from MCL/Ib valley through Port of Visakhapatnam by Rail-cum-Sea route and the same is approved by its Board of Trustees.

- (iv). Since the proposal filed by the VPT is to retain the movement of coal of TANGEDCO from collieries through rail cum sea route which was stopped by TANGEDCO since 1 March 2019 and recognising that the proposed rate is not objected by TANGEDCO, this Authority is inclined to approve the rate as proposed by the port. The port has furnished ratification of the Port Trust Board for excluding the component of 5% from the proposed rate. In view of the above position and recognising that the tariff sought for approval is to bring back the cargo which has been moved away from the VPT and the proposed rate is prima facie agreed by the concerned user TANGEDCO, this Authority is inclined to approve the revised proposed rate of `190.80 per tonne.
- (v). In the proposed Scale of Rates, the port has included the activity of Movement of coal from mine heads of MCL/Ib Valley to Visakhapatnam Port. In other part of the proposal, the port has categorically stated that the cost of coal and the Railway Freight shall be paid directly by TANGEDCO. In any case, the tariff fixation for the above said activity which is beyond the port limits does not fall under the jurisdiction of this Authority. That being so, the words “movement of coal from mine heads of MCL/Ib valley” is replaced with “Receiving of coal from mine heads of MCL/Ib valley at the Visakhapatnam Port” in the schedule.
- (vi). The rate proposed is for coastal movement of thermal coal. As per the coastal concession policy of the Government, coastal concession is not applicable for thermal coal. So the proposed rate will be uniform for foreign as well as coastal cargo.
- (vii). Under “Notes & Definitions” the port has proposed terms like “cargo unloading”, “rake”, “tonne” and “tariff” for the specified services. The terms like “cargo loading” and “rake” is approved as proposed by the port as they seem to be in order. The words “definition” is deleted from the caption. The term “Tonne” is already prescribed in the existing SOR of the VPT and hence need not be prescribed separately for this tariff schedule.

The note on the term “tariff” listing out the services, namely, receiving coal rakes at the port, unloading coal at the designated rail siding, transporting unloaded coal to the designated stack yard for storage, transporting coal from the stack yard to the berth and heaping, loading coal into the nominated vessel

and liaising with the Railways for cargo movement from mines to the load port for nomination of rakes etc. is approved except for deletion of the last part i.e. liaising with the Railways for cargo movement from mines to the load port for nomination of rakes. This may be part of the outsourcing contract to be entered by the VPT and need not form part of the proposed note.

The port has also stated that tariff does not include railway freight from source mines and charges at VPT viz., railway terminal charges, wagon haulage charges, wharfage, storage plot rent and HMC charges. The proposal of the port already clarifies that wagon handling charge shall be as per the rate approved by the Railways, wharfage, storage/ plot rent and HMC charge shall be as approved by this Authority. The said note appears more of a clarificatory in nature and hence is prescribed as proposed by the port.

- (viii). The port has proposed Performance Standards of 9 hours for Unloading of coal from placement of rake at the designated siding till completion of unloading from wagons. As per the working given by the port considering 24 hours/ 2.8 rakes per day as brought out in the earlier paragraphs, it takes 8.57 hours/ rake for unloading coal into wagon which is rounded off by the port to 9 hours for unloading of cargo onto a rake. There is slight mismatch in the number of rakes considered in the calculation and that considered in the definition. If that is corrected it comes to 8.33 hours/ rakes. i.e. 3248 tonnes/ days 58 wagons x 56 tonnes/ wagon. So, for handling 2.398 MTPA, 738 rakes are required and hence number of rakes per day works out to 738 rakes/ 256 days = 2.88 rakes per day. So considering 24 hours in a day it works out to 8.33 hours/ rake. Since it is closer to the VPT working, the performance standard of 9 hours for unloading of coal is approved as proposed by the port. The proposed note that time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of performance standards is "Time taken from placement of rake at designated rail siding till completion of unloading cargo" is approved as proposed by the port.

8. When sought to furnish the date of implementation of the said rate, the port has clarified that a MOU was signed between VPT and TANGEDCO on 2 August 2019 as part of the process of operationalization and some formalities are in process. Since in-principle approval was already accorded vide our letter dated 7 June 2019, the approved rate is made effective from the date of the in principle approval accorded. The rate approved will be included in the existing Scale of Rates of the VPT. The validity of the rate approved will be made co-terminus with the validity of the revised SOR of the VPT to be approved by this Authority separately and shall form part of comprehensive revision of the SOR of the VPT during the next review.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following schedule of rates for handling thermal coal by rail-cum-sea route from various collieries through load port of Visakhapatnam directly:

"Schedule of Rate for direct handling of thermal coal by rail-cum-sea route from various collieries through load port of Visakhapatnam:

I. Schedule of Charge

(in ₹ per tonne)

Description	Rate for foreign and coastal thermal coal
Receiving of thermal coal from mine heads of Mahanadi Coal Fields Limited (MCL)/IB Valley at Visakhapatnam Port, unloading at designated rail siding, movement of cargo to stack yard, from stack yard to berth, heaping of cargo and loading into vessels.	₹190.80

Notes:

- (a). **Cargo unloading** means unloading of coal from all the wagons by engaging the required manpower and equipment.
- (b). **Rake** means a railway rake consisting of about 58 wagons each with a capacity to carry about 56 tonnes.
- (c). **Tariff** specified in this SOR refers to the service of receiving coal rakes at the port, unloading coal at the designated rail siding, transporting unloaded coal to the designated stack yard for storage, transporting coal from the stack yard to the berth and heaping and loading coal into the nominated vessel.

Tariff does not include railway freight from source mines and charges at VPT viz., railway terminal charges, wagon haulage charges, wharfage, storage plot rent and HMC charges.

II. Performance Standards

Activity	Performance Standard
Unloading of coal from placement of rake at the designated siding till completion of unloading from wagons.	9 hours

Note:

Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of performance standards is “Time taken from placement of rake at designated rail siding till completion of unloading cargo”.

9.2. The VPT is directed to incorporate the approved rate in the Scale of Rates of the VPT.

9.3. The rate approved is deemed to have come into effect from 7 June 2019 from the date of according in-principle approval to the proposed rate. The validity of the rate approved will be co-terminus with the validity of the revised SOR of the VPT to be approved by this Authority which is being processed separately.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./257/19]